

OM EN ROND DE AANLEG VAN DE ELISABETHLAAN

door Gerard VANDAMME

Onlangs stelde men mij de vraag naar de oorsprong van enkele lage bakstenen muurtjes die langs de Elisabethlaan, tussen de Leffingestraat en de Nieuwpoortsesteenweg, schijnbaar zonder reden in de beplantingen of grasbermen oprijzen.

Om het antwoord hierop te geven moeten we teruggaan tot bij de aanleg van de Elisabethlaan, kort na 1900. Bedoelde muurtjes zijn namelijk nog de zichtbaar gebleven gedeelten van de duikerhoofden van afwateringsgrachten, die vóór de aanleg van de nieuwe baan dienden overwelfd of ingekokerd te worden. Dit was nodig voor de instandhouding van de waterafvoer, want de werken dienden uitgevoerd te worden in de laaggelegen Sinte-Catharinapolder, een gebied dat van oudsher in meer of mindere mate van overstroming of wateroverlast te lijden had.

Vanaf 1584 was dit gebied - zoals trouwens de gehele omgeving van Oostende - aan overstroming door het zeewater prijsgegeven door het doorsteken van de duinen ten oosten van de stad, in het kader van de verdediging tegen de Spaanse belegeraars. In deze periode ontstonden van uit de nieuw gevormde zeegoul o.m. de Sinte-Catharinakreek met haar vertakkingen : Kasteelkreek, Dodekreek, Grote- en Kleine Schaperiekreek. Het gebied veranderde in schorre en moeras. Op enkele schaarse hoger gelegen plaatsen bouwden de Spanjaarden forten o.a. Sinte-Isabella en Sinte-Clara.

Ook na het beleg van Oostende, beëindigd in 1604, bleef het gebied van de Sinte-Catharinaschorre verder onder water en werd ingeschakeld als spuibecken voor de Oostendse havengeul. Op de grondophogingen van de voormelde forten werden schaapskooien ingericht, die later uitgroeiden tot volwaardige hoeven. De als dusdanig bekende "hofstede van Hamilton" ontstond op het Sinte-Isabellaafort.

In 1745 werd de Sinte-Catharinaschorre ingepolderd en van overstromingen door zeewater gevrijwaard. Maar ook na de indijking bleef de polder nog onderhevig aan wateroverlast door zijn lage ligging. Naast de voornaamste krekken, die behouden bleven, zorgde een net van gegraven scheidingsgrachten tussen de grondpercelen voor de waterlossing, die geregeld werd door de zeesluis op de Sinte-Catharinakreek.

De meeste van deze waterlopen bleven practisch ongewijzigd tot het begin van de 20e eeuw. Door verdere opdeling der percelen waren er wel nog scheidingsgrachten bijgekomen. Het zijn verschillende van deze grachten alsook de Sinte-Catharinakreek en haar aftakking, de Kasteelkreek, die bij de aanleg van de Elisabethlaan de noodzaak waren dat verschillende duikers en overwelvingen - in het jargon van Bruggen en Wegen "kunstwerken" genoemd - moesten gebouwd worden.

----x----x----x----

De Elisabethlaan werd aanvankelijk gepland om een aftakking te worden vanaf de spoorlijn Brussel-Oostende, naar Mariakerke (de latere Northwijk) waar ook aan een station werd gedacht. Daardoor zou een directe treinreis van Brussel naar de Wellingtonrenbaan te Oostende mogelijk worden. Leopold II en zijn omgeving hadden hiervoor grote belangstelling. Het bestaan van de villa op de westelijke hoek van de Northlaan en de Zeedijk, die aan de koninklijke familie toebehoorde speelde daarbij wellicht een rol. (Deze

villa, eerder gekend als de "Villa Osterieth", kreeg later de naam "Villa Albert-Elisabeth" en werd rond 1960 afgebroken).

Een verbinding tussen de Zeedijk en de Nieuwpoortsesteenweg (de huidige Northlaan) was al eerder tot stand gekomen, mede onder impuls van de Engelse kolonel en salpetermagnaat John Thomas NORTH, die vanaf 1895 van de Belgische staat, domeingronden in concessie had gekregen, gelegen tussen het fort Wellington en de wijk Albertus. Op deze gronden werd een moderne woonwijk gepland. Hierbij moet ook het bouwen van een electriciteitsfabriek op de Nieuwpoortsesteenweg, bij de hoek van de Northlaan vermeld worden. Die centrale moest electriciteit leveren voor de verlichting van de straten en gebouwen van de nieuwe wijk, en vanaf 1897 ook voor de ganse toenmalige gemeente Mariakerke. Ze leverde ook drijfkracht voor de eerste elektrische tramlijn tussen Oostende en Middelkerke, uitgebaat door de "Sté Anonyme du Tramway Electrique d'Ostende-Littoral", door J.T. NORTH gesticht in 1896.

De voorziene treinverbinding naar Mariakerke kwam echter niet tot stand. Maar in plaats daarvan plande men, vrijwel volgens hetzelfde tracé een ringbaan rond de stad vanaf Mariakerke, die via bruggen over de achterhaven verbinding zou geven naar de kustbaan ten oosten van Oostende. Tevens werd een aftakking naar het Maria-Hendrikapark voorzien, via een lange helling voor een eventueel tramspoor. Die begon ongeveer 300 m. oostwaarts van de Torhoutsesteenweg en sloot aan op de Koninginnelaan. Hiervoor moest een brug gebouwd worden over de Frère-Orbanstraat. De ontworpen aftakking, aanvankelijk betiteld als de Prins Albertlaan of Albertlaan, zou in 1934 Astridlaan en in 1938 Generaal Jungbluthlaan als naam krijgen.

Van in de herfst van 1903 was men begonnen de verwaarloosde duinen tussen het koninklijk chalet en de hippodroom Wellington af te graven (ter plaats van de huidige galerijen). Het zand werd met stoomtrams, via een voorlopig aangelegd spoor, langs de Koninginnelaan afgevoerd tot juist voor de spoorwegbrug in het Maria-Hendrikapark (t.p.v. de huidige brug over de Verenigde Natiestraat). Van daaraf werd de afrit en de baanbedding richting Mariakerke, eveneens via een voorlopig tramspoor, aangelegd. Terhoogte van de Frère Orbanstraat werd de z.g. Albertbrug gebouwd, een stuk klassieke architectuur, dat mocht gezien worden, maar spijtig genoeg nooit van nut is geweest. Het brugdek met rijweg en voetpaden eindigde aan weerszijden in het zand van de Albertlaan, die nooit van een wegdek voorzien werd.

De grondophoging voor de helling van de Albertlaan kreeg in de volksmond weldra bekendheid als "de Soldatenberg". Het is moeilijk te zeggen wanneer die benaming in omloop kwam. Spruit ze voort uit het feit dat onze Belgische piotten van het 3e Linierement, dat destijds te Oostende gelegen was, aldaar regelmatig gingen oefenen ? Ook de Duitse troepen hebben door hun aanwezigheid ter plekke, de benaming Soldatenberg alle eer aangedaan ! In de flanken van de helling bouwden de Duitsers tijdens de oorlog 1914-18 verschillende zware betonnen bunkers en enkele kleinere versterkingen. Bij hun aftocht in oktober 1918 werden ze gedeeltelijk opgeblazen. De bunkers waren echter zo degelijk uitgevoerd dat ze in 1940-44 door een nieuwe generatie bezettingstroepen weer werden ingeschakeld als onderdelen van een beruchte Flakbatterij, die bijna gans de Soldatenberg in beslag nam, en meermaals geallieerde vliegtuigen te grazen wist te nemen !

In de 50er jaren werd de Soldatenberg volledig afgegraven tussen

de Frère Orbanstraat en de Sint-Janskerk. Een korte oprit bleef behouden (huidige Stijn Streuvelsstraat). De Albertbrug werd gesloopt. Op de vrijgekomen geëffende oppervlakte werd een gedeelte van de wijk Vogelzang uitgebouwd.

-----X-----X-----X-----

Het ontwerp van rond 1900, voor de ringbaan via de achterhaven, geraakte niet aan uitvoering toe. Het geheel zou een werk van lange adem worden. De Elisabethlaan was vóór 1914-18 slechts uitgevoerd als opgehoogde wegberm zonder verharding, tussen de Nieuwpoortsesteenweg en de Torhoutsesteenweg. Het eerste huis langs de nog onafgewerkte baan was de boerderij van Livin DEMAEGDT, gebouwd in 1907, en later door zijn zoon August verder uitgebaut.

Alleen de baansectie tussen de twee voornoemde wegen was kort vóór de oorlog 40-45 beëindigd, zoals gepland in 1906.

Dit plan, gedateerd 20 en 22 september 1906, opgemaakt door het "Ministère des Finances et des Travaux Publics - Ponts et Chaussées - Service Spécial de la Côte" voorziet de "Aménagement de l'Avenue Elisabeth à Ostende - Première section comprise entre la Chaussée de Nieuport et la Chaussée de Thourout".

Uit dit plan konden enkele nuttige gegevens geput worden. De sectie tussen de Nieuwpoortse- en de Torhoutsesteenweg is 1.126,75 m. lang en verloopt van de hoogtecota (+5,08) aan de Nieuwpoortsesteenweg tot (+4,66) aan de Torhoutsesteenweg. Het laagst gelegen punt op het bestaande terrein ligt aan (+2,73) (tussen de Langestraat - nu de Leffingestraat - en de Sinte-Catharinakreek). De nodige grondophoging over het traject schommelt tussen 0,42 m. (min.) en 2,02 m. (max.). De baanbreedte bedraagt 30 m. zonder de aan te leggen zijtaluds en de plaatselijke langse afwateringsgrachten. Er worden verschillende "ouvrages d'art" (kunstwerken, zie hoger) gepland onder de nieuwe weg, in volgorde vanaf de Nieuwpoortsesteenweg :

- 1) een "aquaduc" aan de Nieuwpoortsesteenweg; in metselwerk, met zijmuren 0,45 m. dik, en booggewelf 0,22 m. dik; sectie 0,60 m. br. x 0,75 m. h.; hoofden 0,57 à 0,45 m. dik.
- 2) een "buse" aan afstand 70 m.; diameter 0,50 m.; duikerhoofden in metselwerk 0,45 m. dik.
- 3) een "buse" aan afstand 112,30 m. (t.p.v. de huidige Vredestraat); diameter 0,50 m.; duikerhoofden in metselwerk 0,68 à 0,57 m. dik.
- 4) een "aquaduc" aan afstand 330,80 m. (t.p.v. de Kasteelkreek); in metselwerk, met zijmuren 0,68 m. dik, en halfcirkelvormig gewelf 0,33 m. dik; sectie 1,00 m. br. x 1,45 m. h.; hoofden 0,68 à 0,57 m. dik.
- 5) een "aquaduc" aan de Langestraat; in metselwerk, met zijmuren 0,57 m. dik, en booggewelf 0,33 m. dik; sectie 1,00 m br. x 1,00 m. h.; hoofden 0,57 à 0,45 m. dik.
- 6) een "buse" aan de Langestraat (overzijde); diameter 0,50 m.; duikerhoofden in metselwerk 0,45 m. dik.
- 7) een "aquaduc" aan afstand 807,10 m. (t.p.v. de Sinte-Catharinakreek) 0,68 m. dik, en halfcirkelvormig gewelf 0,33 m. dik; sectie 1,00 m. br. x 1,30 m. h.; hoofden 0,68 à 0,57 m. dik.
- 8) een "aquaduc" aan de Torhoutsesteenweg; in metselwerk, met zijmuren 0,45 m. dik, en booggewelf 0,22 m. dik; sectie 0,60 m. br. x 0,75 m. h.; hoofden 0,57 à 0,45 m. dik.

Bij de uitvoering werden sommige van die kunstwerken wat gewijzigd, of van plaats verschoven. Ook zijn er nog een paar kleine duikers

bijgekomen. Het zijn de kopmuren van sommige van die duikerhoofden die nu nog zichtbaar zijn. De duikers zelf zijn in de loop der jaren dichtgeslibd. De afwateringsgrachten zijn gedempt en gaandeweg vervangen door de riolering in de nieuwe straten. Alleen de Kasteelkreek en de Sinte-Catharinakreek zijn gedeeltelijk ingekokerd. Maar ook hun duikers zijn buiten dienst, sinds de inbedrijfneming van de persrioleringen langsheen de Elisabethlaan.

Het plan uit 1906 geeft ook een dwarsprofiel van de aan te leggen weg. Ze omvat aan weerszijden een voetpad van 2,50 m. breed. Aan de westzijde ligt een rijweg van 7 m. breed. Aan de oostzijde ligt een bedding voor dubbel tramspoor van 4,80 m. breed plus een rijweg van 3,20 m. In het midden ligt een groenstrook van 7 m. breed in gras, afgeboord met ligusterhagen. Aan weerszijden hiervan ligt een voetpad van 1,50 m. breed.

De baan was volgens dit profiel uitgevoerd vóór 1940. Alleen de tramsporenbedding werd weggelaten. Er kwamen twee gelijke rijwegen, uitgevoerd met mozaïekkeitjes in waaierspatroon. De voetpaden langs de middenberm bestonden uit geel grint. De buitenste voetpaden bleven onafgewerkt, want er was slechts een begin van bebouwing aan de beide uiteinden van de baansectie.

Halfweg de jaren 50 werd de Elisabethlaan eindelijk doorgetrokken naar het rondpunt op het einde van de autosnelweg Brussel-Oostende. Het bestaande gedeelte tussen de Nieuwpoortse- en de Torhoutsesteenweg werd volledig heraangelegd. Er kwamen bredere rijbanen. De middenberm werd tot een minimumbreedte herleid. De gerooide ligusterstruiken werden overgeplant langs de wegels van het Maria-Hendrikapark.

De Elisabehtlaan kreeg een nieuwe rol als aftakking van de snelweg Brussel-Oostende, naar de Westkust. Blijkbaar wegens gebrek aan coördinatie tussen de uitvoerende diensten, moesten achteraf nog belangrijke rioleringswerken uitgevoerd worden, die ondanks vele voorzorgen, ernstige verzakkingen teweegbrachten evenals plaatselijke schade aan aanpalende gebouwen. Omstreeks 1957-58 moest daardoor een groot gedeelte van het nog maar pas aangelegde wegdek volledig vernieuwd worden.

Intussen ziet het er naar uit, dat een eeuw na de eerste planning, de ringbaan rond Oostende, die de Westkust met de Oostkust zal verbinden, werkelijkheid zal worden. De plannen voor de belangrijke renovatiewerken aan de Oostendse achterhaven (het zg. "Master"-plan) voorzien een verbinding vanaf het Kennedy-rondpunt naar de Dr. E. Moreauxlaan. Een gedeelte "Ringbaan" bestaat reeds. Het grootste probleem wordt het kruisen van de treinsporen, waarvoor het bouwen van een tunnel (bij voorkeur) of van een hoge brugoverspanning noodzakelijk is.

----X----X----X----

De aanleg van de Elisabethlaan was de aanloop tot een nieuwe fase in de westelijke expansie van de stad Oostende.

Vóór de oorlog 14-18 lag de bebouwingsgrens tussen de Nieuwpoortse- en de Torhoutsesteenweg nagenoeg ter hoogte van de Stuiverstraat. Juist vóór 40-45 was deze grens reeds verschoven tot ongeveer de Gelijkheidstraat.

Het is aan deze periode dat ik met enige weemoed terugdenk. Het waren mijn gelukkige jeugdijaren, toen de Elisabethlaan zich nog midden weiden en velden, in een haast nog ongerept natuurgebied

situeerde. In de talrijke heldere watertjes wemelde het van de "kraaivisjes" (stekelbaarsjes), salamanders, bloedzuigers, water-torren en kikkers. Volgens oudere mensen zat er soms zelfs paling, en mijn grootmoeder waarschuwde me dikwijls voor de "snaken" (een soort slangetjes ?) die in sommige grachten zouden genesteld hebben en zeer "dangereus" waren !

Verder naar de Steense dijk toe bevonden zich de gevaarlijke onder water gelopen kanonkuipen van de destijds beruchte "Terpitz"-batterij uit 1914-18, waarin ook van alles kon gevist worden, maar waarin ik ook twee jongens jammerlijk heb weten verdrinken !

Over heel die wijde vlakte heerste toen nog als een burcht, de schilderachtige "hofstee van Hamiltons" op haar metershoge mote, die een restant was van het eertijdse Spaanse Sinte-Isabellaafort uit 1599.

Wanneer ik thans op deze hoogte sta, tussen de trieste, verpuinde muren van de hoeve, dan word ik nog steeds getroffen door het prachtige stukje natuur dat zich - voorlopig nog - rondom mij uitspreidt : de laaggelegen weiden vol waterplassen, terreingolven en grachtjes. Het is het enige dat nog rest van de vooroorlogse toestand. De eens zo mooie historische hoeve die ooit het jaartal 1633 op haar noordgevel droeg, liet men steen voor steen uiteenvallen ! Hoeveel Oostendenaars weten dat daar ooit het even historische Sinte-Isabellaafort lag ? Niets is er dat hieraan herinnert ! Als binnen afzienbare tijd de bulldozers alles zullen effen ploegen, dan zal voor de zoveelste keer de herinnering aan een stuk Oostendse geschiedenis radikaal worden uitgeveegd !

Het moderne verkeer en de verkavelingswoede houden immers geen rekening met romantische bespiegelingen !

SCHRIJVERS AAN ZEE (1)

door Emiel SMISSAERT

Eén van de meest succesvolle causeries die de laatste jaren voor "De Plate" werd gehouden was wel deze van ons bestuurslid Emiel SMISSAERT over "Literair toerisme aan de kust" (sep 1988). Er was de belofte de geschreven neerslag van die voordracht te brengen in ons tijdschrift.

Inmiddels kreeg Emiel SMISSAERT de kans zijn kopij te publiceren in een speciale uitgave van de V.Z.W. "HET GULDEN VLIES". Het werd een mooi verzorgd volume van 126 blz. De tekst van SMISSAERT werd aangevuld met een bloemlezing.

"Schrijvers aan zee" is echter een uitgave die niet in de handel komt, zodat de tekst ervan ook in "De Plate" niet misstaat.

De Redactie

-----X-----X-----

Woord vooraf

De zee heeft steeds gefascineerd. Ook schrijvers werden door haar aangetrokken. Dit bracht Emiel SMISSAERT op het idee om na te gaan welke auteurs aan zee woonden of verbleven, wat zij over de zee dachten en schreven, waarom zij zich aangetrokken voelden door de kust of er precies door afgestoten werden.